

відбулося збільшення кількості пожеж на 3,4%, збитки від пожеж знизились на 27,3%, збільшилась кількість загиблих на 43,8%, число травмованих - на 33,3%.

Внаслідок своєчасного застосування установок пожежної автоматики було врятовано 61 людину та збережено матеріальні цінності підприємств.

Пожежна профілактика – це основний комплекс заходів у системі запобігання пожежам, до виконання яких повинні безпосередньо залучатися як державні органи пожежного нагляду, так і керівники всіх рівнів. Також заходи пожежної профілактики повинні здійснювати пожежні служби господарств, інженери з охорони праці та безпосередні керівники робіт.

Таким чином, пожежі не тільки завдають багато горя і страждань дорослим та дітям, їх рідним та близьким, призводять до загибелі людей, а й безпосередньо впливають на економіку країни, бо трагедії зливаються в чималі суспільні втрати, негативно позначаються на рівні життя народу.

Список літератури: 1. Шебеко Ю. Н. Оценка риска эскалации пожара в производственных зданиях и сооружениях / Ю. Н. Шебеко, Д. М. Гордиенко, А. Е. Дроздов, Д. С. Кириллов, Ю. И. Дешевых, А. Н. Гилетич // Пожарная безопасность. — 2010. — № 4. — С. 46 — 47. 2. <http://forinsurer.com/public/09/07/07/3825/> 3. <http://blog.kp.ua/users/2756060/post149332301/> 4. Шайтан В. Працювати, не порушуючи технологічного процесу і правил безпеки, економічно вигідніше та психологічно комфортніше / В. Шайтан // Охорона праці. — 2010. — № 8. — С. 9 — 11.

Поступила в редколлегию 12.05.2012.

УДК 159.91

А.В. СТЕПАНОВ, канд.техн.наук, доц., ХНАДУ, Харьков

ВИКТИМНОЕ ПОВЕДЕНИЕ ПОСТРАДАВШИХ ПРИ ДТП

У статті розглянуті аспекти віктимної поведінки потерпілих при дорожньо-транспортних пригодах.

Ключові слова: віктимна поведінка, людина, мотивація, дорожньо-транспортна пригода.

В статье рассмотрены аспекты виктимного поведения пострадавших при дорожно-транспортных происшествиях.

Ключевые слова: виктимное поведение, человек, мотивация, дорожно-транспортное происшествие.

The article deals with aspects of victim behavior of victims of road traffic accidents.

Key words: victim behavior, people, motivation, a traffic accident.

Поведение человека – явление сложное и многогранное. Поведение есть превращение внутреннего состояния человека в действие по отношению к социально значимым объектам. Оно представляет собой внешне наблюдаемую систему поступков людей, в которой реализуются внутренние побуждения человека. Существует множество видов и форм поведения. Термин «виктимное поведение» возник в рамках криминальной виктимологии. Виктимология (viktima – жертва, logos – учение) в буквальном переводе означает «учение о жертве». Появившись изначально как элемент народного творчества, виктимология как

научное направление начала складываться в 40-50-е гг. XX столетия. Виктимность – это приобретенные человеком физические, психические и социальные черты и признаки, которые способствуют его превращению в жертву (преступления, несчастного случая, деструктивного культа и т.д.).

Таким образом, виктимное поведение – один из типов социально отклоняющегося поведения. Такое поведение иногда называют «социальным заболеванием» и связывают его с различными формами антиобщественного поведения. Это поведение, при котором человек допускает различные отклонения от социальных норм, совершает проступки, ведет себя неосторожно и даже (в связи с этим) допускает правонарушения. Иными словами, под отклоняющимся поведением следует понимать: действия, несоответствующие нормам и типам поведения, установленным в обществе; поведение, нарушающее общепринятые нормы и правила; акты поведения, нарушающие определенные правила, стандарты поведения, признаваемые и одобряемые в системе данной культуры. Все это есть регрессивное поведение, противоречащее прогрессивному развитию общества.

Виктимное поведение пострадавших при дорожно-транспортных происшествиях (ДТП), особенно тех, кто в результате таких происшествий погиб или получил серьезные увечья, есть своеобразное «опасное поведение», опасное для людей, общества в целом. Такое состояние, конечно, не всегда одинаково, все зависит от степени виктимности. Однако в любом случае это состояние должно быть включено в сферу защиты личности от дорожно-транспортных происшествий.

Данный аспект тесно связан с мотивацией. В этой связи возникает вопрос, допустимо ли вести речь о мотивации виктимного поведения? Представляется, что эта проблема имеет право на постановку и рассмотрение. Она, конечно, отличается некоторой спецификой, поскольку речь идет о мотивации не преступного, а именно виктимного поведения.

Исследуя мотивы виктимного поведения (среди них, безусловно, есть и латентные), мы можем понять те психологические характерологические черты человека, которые составляют содержание его виктимной установки. Мотивация – ключ к пониманию любого поведения. Таким образом, если есть виктимное поведение, значит есть и соответствующие мотивы. Любой поведенческий акт, в том числе и виктимный, прямо и непосредственно определяется мотивами. Конечно, может быть и безмотивное поведение, как и безмотивные преступления, но это уже другой вопрос. Что касается виктимного поведения, то в данном случае мотив «действует» скорее всего не прямо, а косвенно, через поступки и действия людей. Другими словами, поступки или действия имеют мотивы, но эти поступки и действия виктимны.

На наш взгляд, все мотивы виктимного поведения целесообразно пострадавших при рассматриваемых ДТП разделить на две основные группы: устойчивые (личностные); неустойчивые (ситуативные).

Конечно, это достаточно простое деление. Однако благодаря этому можно проследить связь между направленностью личности и влиянием ситуации.

Нельзя упускать из виду и то, что современные исследования взаимоотношений личности правонарушителя и личности, для которой характерно виктимное поведение, выдвигают на одно из первых мест проблему мотивации антиобщественных действий как у психологически здоровых, так и у лиц с психическими аномалиями (в рамках вменяемости). Это объясняется прежде всего развитием криминологии, медицинской и судебной психологии, психиатрии, более пристальным изучением личности, поиском «внутри личностных» факторов, которые могут облегчить совершение противоправных действий, попытками выделения контингентов так называемого повышенного риска [1].

Особенностей виктимного поведения много, и зависят они от многого: пола, возраста, занятости и др. Для лиц, ставших жертвами рассматриваемых ДТП, специфика виктимного поведения отражается в конкретных действиях и поступках. В этой связи, как уже отмечалось, если варианты виктимного поведения разнообразны, то еще более разнообразны люди, для которых характерно такое поведение. Отсюда и необходимость соответствующей классификации; ее цель - конкретизация типов виктимного поведения.

Установилось правило [2], согласно которому любое отклоняющееся поведение, в том числе и виктимное, изучается на трех уровнях.

Первый уровень – социальный. На данном уровне виктимное поведение изучается в социальном плане, в свете крупных проблем общества. При этом обеспечивается планомерное опосредованное воздействие на все звенья отклоняющегося поведения, начиная с формирования личности и заканчивая проблемами воспитания, образования и т.д. Другими словами, виктимное поведение рассматривается как один из многих элементов человеческой жизни.

Второй уровень – социально-психологический. На этом уровне виктимное поведение анализируется в рамках конкретных социальных групп, микросреды, где складываются конфликтные ситуации, намечаются отрицательные явления.

Третий уровень – психологический, или индивидуальный, когда изучается определенная личность и ее поведение, т.е. можно говорить о виктимном поведении конкретного участника дорожного движения – жертвы ДТП.

Социальные противоречия проявляются в различных сферах[3]. Они имеют место и в сфере дорожного движения, обладая особой спецификой. В основном эти противоречия укладываются в систему «водитель – автомобиль – дорога». Противоречия и конфликты в связи с поведением пешеходов и пассажиров. Противоречия в связи с дорожными указателями и знаками. Их много. Это и противоречия, как и конфликты, возникающие в связи с отношениями «водитель – работник ГАИ». Наиболее консервативные и негативные стороны социальных противоречий входят в систему причин и условий правонарушений, а в нашем исследовании – еще и систему причин виктимного поведения участников дорожного движения.

Негативные противоречия в сфере дорожного движения, связанные с виктимным поведением пострадавших при ДТП, совершаемых водителями автомобилей, являются специфическими. Они, как и противоречия вообще, не знают абсолютного разрешения, а преодолеваются лишь относительно. Однако

негативные противоречия не имеют всеобщего характера, хотя и действуют специфически в тех или иных областях нашей жизни. В силу же своей специфики негативные противоречия, в частности, в сфере дорожного движения, «добиваются» своего сохранения, противостоят положительным процессам, а потому и на их основе появляются конфликты. Они порождают причины и условия различных антиобщественных проявлений, соответствующие конфликты, приводящие к правонарушениям, в том числе и преступлениям». Здесь все переплетено: противоречия, конфликты, правонарушения, происшествия, в том числе и уголовно наказуемые. И связано все это с виктимным поведением жертв ДТП.

Исходить следует из того, что виктимное поведение, его причины сами по себе не появляются. Они где-то берут свое начало. В этой связи можно указывать на дефекты воспитания, нравственного сознания, низкий уровень культуры, практически полное отсутствие правовой культуры, многие другие общие недостатки, которые являются наиболее частыми спутниками правонарушений и источниками, из которых виктимное (отклоняющееся) поведение начинает развиваться. Надо иметь в виду, что и «на улице», и «за рулем» автомобиля находятся те же лица, которые окружают нас в иных сферах жизни. А потому, если повальная безнравственность, всеобщая низкая культура и т.д. служат питательной почвой для развития различных негативных явлений (пьянства, хулиганства и т.д.), связанных с противоправным поведением вообще, то это относится и к виктимному поведению пострадавших при ДТП, совершаемых водителями автомобилей, ведь сфера дорожного движения, как уже неоднократно подчеркивалось, не изолированная сфера. Она со всей своей системой «автомобиль – водитель – дорога – пассажир – пешеход» вплетена в систему общественного развития. Все издержки функционирования социальной системы, недостатки, упущения и т.д., а также, если говорить конкретно, такие явления, как пьянство и алкоголизм, хулиганство и другие, так или иначе на уровне общего являются основой виктимного поведения в сфере дорожного движения. Но и из этой системы личность не выпадает. Напротив, она – самая центральная фигура. Относительно изучаемого поведения – это психологический, самый конкретизированный уровень исследования.

На наш взгляд, психологическими корнями виктимного поведения пострадавших при ДТП могут выступать дефекты внимания, связанные с восприятием и переработкой информации, дефекты принятия решения и т.д. Психологические дефекты, обуславливающие поведение потерпевшего, могут корениться и в интеллектуальной, и в волевой, и эмоциональной сферах личности. Они находят свое выражение в комплексе таких индивидуально-психологических свойств, как легкомыслие, беспечность, неосмотрительность, пренебрежение правилами предосторожности, разбросанность внимания, несобранность и т.п.

В литературных источниках выделяются две формы виктимного поведения пострадавших при ДТП, совершаемых водителями автомобилей: случайное виктимное поведение; злостное виктимное поведение.

Случайное виктимное поведение часто связано с неосторожностью, неопытностью; это в основном форма поведения, связанная с неустойчивым (ситуативным) поведением.

Злостное виктимное поведение тесно связано с активной, устойчивой, повышенной виктимизацией; здесь наблюдается даже агрессия и провокация.

В этой связи возникает много не только теоретических, но и практических проблем. Основная же из них, на наш взгляд, следующая: является или нет виктимизация одной из причин ДТП. Мнения ученых и практических работников здесь самые различные. По нашему мнению, все связано со степенью виктимизации. По нашему мнению, потерпевшего необходимо рассматривать как «участника» рассматриваемых происшествий, одним из субъектов процесса возникновения ДТП. Речь вовсе не идет о каком-либо обвинении за виктимное поведение, за виктимные действия и поступки. Не идет речь и об оправдании правонарушителя. Учитывать виктимность жертвы (степень виктимности) надо хотя бы для того, чтобы правильным, справедливым было наказание виновного. Конечно, не обязательно, чтобы граждане, предостерегаясь от грабежей и разбоев, ходили не в пальто и шубах, а в телогрейках. Но зато водители, садясь за руль автомобиля, или пешеходы, выходящие на дорогу, должны помнить, что «улица полна неожиданностей».

Поведение человека, как уже отмечалось, избирательно, оно основано на совокупности характерных для него мотивов, побуждений, стабильных, устойчивых отношений к явлениям действительности, другим людям, фактам, обстоятельствам жизненной обстановки. Оценивая личность того или иного потерпевшего в результате ДТП, необходимо определить, какая установка ему присуща. Поэтому выявление устойчиво повторяющихся «стандартных» способов виктимного поведения равнозначно выявлению социально-психологических типов личности и наоборот.

Опираясь на результаты проведенных исследований различными авторами, на наш взгляд, представляется обоснованным выделить следующие исходные типы виктимного поведения пострадавших при ДТП, совершаемых водителями автомобилей.

Агрессивное поведение. Такое поведение связано с сознательным пренебрежением правилами дорожного движения. Для водителей характерны умышленные нарушения: дерзкое превышение скорости, проезд под запрещающий знак светофора, выезд на встречную полосу и т.д.

Для жертв – пешеходов многовариантность агрессивного виктимного поведения выражается в появлении на проезжей части дороги при наличии тротуара, переход улицы вне зоны перехода, что часто связано с их нахождением в состоянии алкогольного опьянения. Для таких пешеходов характерны установки типа: «не трамвай, объедет» и т.п.

Инициативное поведение. Такое поведение часто связано с виктимной провокацией. Например, что касается пострадавших пассажиров, то их виктимное поведение выражается в отвлечении водителей автомобилей посторонними разговорами, требованиях или просьбах увеличить скорость и т.п. Для инициативного виктимного поведения характерны снижение критичности и

понимания конечных последствий и полного объема опасностей, которые могут возникнуть (и возникают) в результате такого поведения.

Некритичное поведение. В данном случае имеется в виду не критичность, как решающая доминанта такого поведения. Для подавляющего большинства жертв ДТП, ставших таковыми в результате некритичного виктимного поведения, характерно неумение достаточно дальновидно оценить ситуации, которые привели к причинению вреда. Не критичность может проявляться в отсутствии опыта и «дарования» вождения автомобиля, физических недостатков.

Неотъемлемым качеством водителя является умение предвидеть возможные события на дороге. А предвидение складывается из точного расчета, наблюдательности, интуиции. Умение предвидеть создание, развитие и последствия возможных ситуаций – один из самых важных элементов водительского мастерства. Находясь за рулем, водитель всегда должен быть предельно собран и сосредоточен только на управлении автомобилем. Невнимательность, недостаточная осмотрительность водителя, особенно при выполнении различных маневров, является одной из основных причин дорожно-транспортных происшествий.

По нашему мнению, безопасность дорожного движения во многом зависит от того, кто «сидит за рулем», и, следовательно, центральное звено в цепи возникновения и развития ДТП – личность водителя. Все, с чем встречается водитель, находясь за рулем автомобиля, проходит через его сознание и волю. Именно водитель создает ситуацию, и сам, оказавшись в ней, ставит точку после всего того, что он уже сделал, или наоборот, не сделал, допустив нарушение [4]. Из большого объема информации, которую водитель получает при управлении автомобилем, он должен сосредоточить свое внимание на главном, определяющем в данный момент дорожную обстановку или мешающем движению и грозящем наездом или столкновением (т.е. дорожно-транспортным происшествием). При этом совершенно недопустимо пропустить информацию, регламентирующую режим движения на дороге.

Как отмечается в литературе, казалось бы, все водители принимают меры, чтобы избежать ДТП; безопасность движения остается постоянной целью и сопровождает водителя на протяжении всей его деятельности. Регулирующему воздействию этой цели подчинено все, поскольку дорожно-транспортное происшествие грозит увечьями или гибелью самому водителю. Другими словами, все существо водителя должно инстинктивно стремиться к безаварийной езде. Между тем, программа безопасности зачастую находится в противоречии с поведением водителя. Инстинкт самосохранения начинает срабатывать только тогда, когда опасность становится неминуемой.

Анализ ДТП позволяет нам сделать вывод, что в первые месяцы после получения прав водители – владельцы частных легковых автомобилей водят машину аккуратно и правила дорожного движения не нарушают. Затем они обретают уверенность и начинают ездить быстрее. К концу первого года самостоятельного вождения у многих водителей наступает критический переходный период. Набравшись некоторого опыта вождения автомобиля в простых условиях, они начинают считать, что уже все умеют, и сознательно идут

на нарушения правил. Попад в сложную ситуацию, они, как правило, теряются и совершают дорожно-транспортное происшествие. Критический переходный период у некоторых водителей затягивается на несколько лет, и можно считать, что он заканчивается лишь тогда, когда самоуверенность становится уверенностью, а лихачество заменяется осторожностью и предусмотрительностью.

Бесспорно, что решение проблем, возникающих в сфере дорожного движения, связывается главным образом с водителями транспортных средств. Однако в движении участвуют не только автомобили, но и пешеходы, которых всегда будет больше. И, как показывает практика, именно в поведении пешеходов можно наблюдать явления весьма разнообразные и порой необъяснимые.

С виктимным поведением пешеходов связано в последние годы около трети всех дорожно-транспортных происшествий. Другими словами, пешеход с виктимным поведением – тоже источник повышенной опасности, поскольку распространенность такого отклоняющегося поведения и тяжесть наступающих в результате этого последствий делают проблему безопасности дорожного движения еще более острой. Дисциплина пешеходов для нашей страны – особая проблема. Водители, как и работники ГАИ, считают, что пешеходы нарушают все правила дорожного движения постоянно и везде. Аналогичное мнение высказали и относительно велосипедистов, в известной мере и мотоциклистов: именно они (пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты) – главные «враги» на дорогах. Хотя, и об этом надо сказать, в нашей стране не созданы условия как для велосипедистов, так и для пешеходов, и они находятся в опасности из-за плохой организации дорожного движения.

В литературе весьма часто указывается на своего рода подсознательную психологическую «войну» между водителями и пешеходами. В этой связи отмечается, что пешеход относится к водителю, как к лицу, социально более ответственному и подготовленному, подсознательно передоверяя ему заботу о своей безопасности. Водитель, в свою очередь, полагает, что пешеход «запрограммирован» на свою безопасность и ожидает от него соответствующих действий. Пешеход же считает, что на его безопасность «запрограммирован» водитель, и потому действует совсем не так, как ожидает водитель. Вот эта разность психологии, по мнению ученых, и порождает дорожный конфликт.

Говоря о виктимном поведении потерпевших-пассажиров автомобилей, следует отметить, что это самая малочисленная категория пострадавших при рассматриваемых нами ДТП. Согласно нашему исследованию, удельный вес пассажиров с таким поведением (из числа всех изученных ДТП) составил около 9,5%. Это, конечно, вовсе не означает, что пассажиры страдают меньше, чем другие участники дорожного движения в результате ДТП. Как свидетельствует статистика, удельный вес пассажиров в структуре пострадавших постоянно увеличивается и в последние годы составляет около 30%. При этом большая часть потерпевших – пассажиры именно частных легковых автомобилей.

Ответ на вопрос о виктимном поведении самых младших участников дорожного движения – детей и подростков способен дать ключ к оценке истинности, обоснованности выводов, касающихся такого поведения и

предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. Дети, как правило, нетерпеливы, неосмотрительны, поле зрения у них составляет всего одну треть от поля зрения взрослых, они имеют иное представление о пространстве и времени, часто неправильно оценивают направление и скорость движения автомобиля. Дети могут начать перебегать проезжую часть непосредственно перед самым автомобилем, при этом бегут через дорогу без оглядки. Иногда, пропустив один-два автомобиля, и немного выждав, они теряют терпение и выбегают на дорогу перед следующим. Таким образом, дорожно-транспортную аварийность надо изучать как опаснейшее для детей и подростков явление.

Подводя итог сказанному, следует еще раз подчеркнуть, что поведение пострадавших при ДТП надо знать в деталях и мелочах, чтобы строить эффективную профилактическую работу именно «от потерпевшего».

Список литературы: 1.Зейгарник Б.В., Братусь Б. С. Очерки о психологии аномального развития личности. М., 1980. — С. 77–80. 2.Аванесов Г А. Криминология и социальная профилактика / Г А. Аванесов. — М., 1980. — С. 258, 265, 459. 3.Штракс Г.М. Социальное противоречие / Г. М. Штракс. — М., 1977. 4.Сазонов В.И. Личность и ситуация / В. И. Сазонов // Материалы обследования: Сборник статей. — Киев, 1978. — С. 96.

Поступила в редколлегию 22.05.2012